

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP05/002141

International filing date: 14 February 2005 (14.02.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP
Number: 2004-040363
Filing date: 17 February 2004 (17.02.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 21 April 2005 (21.04.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

16.03.2005

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日
Date of Application: 2004年 2月17日

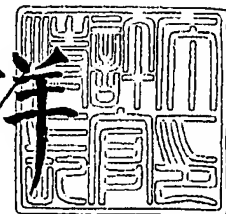
出 願 番 号
Application Number: 特願2004-040363
[ST. 10/C]: [JP2004-040363]

出 願 人
Applicant(s): トヨタ車体株式会社
トヨタ自動車株式会社

2005年 3月 8日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川 洋



出証番号 出証特2005-3012513

【書類名】 特許願
【整理番号】 P130678ADA
【提出日】 平成16年 2月17日
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 B62D 63/02
【発明者】
 【住所又は居所】 愛知県豊田市吉原町上藤池 25番地 アラコ株式会社内
 【氏名】 中泉 泰
【発明者】
 【住所又は居所】 愛知県豊田市トヨタ町 1番地 トヨタ自動車株式会社内
 【氏名】 粥川 宏
【特許出願人】
 【識別番号】 000101639
 【氏名又は名称】 アラコ株式会社
【特許出願人】
 【識別番号】 000003207
 【氏名又は名称】 トヨタ自動車株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100096840
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 後呂 和男
 【電話番号】 052-533-7181
【選任した代理人】
 【識別番号】 100097032
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 ▲高▼木 芳之
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 018898
 【納付金額】 21,000円
【提出物件の目録】
 【物件名】 特許請求の範囲 1
 【物件名】 明細書 1
 【物件名】 図面 1
 【物件名】 要約書 1
 【包括委任状番号】 9705361

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

車輛用シートが設けられ、前方部が前輪に連結されるとともに、後方へと延びたメインフレーム、

上端が前記メインフレームの、前記前輪との連結部よりも後方に位置する部位に回動可能に接続されるとともに、下端が後輪に連結された回動アーム、および

前記メインフレームに連結される取付部と、この取付部と前記回動アームとの間に介装され、前記取付部に対して移動可能な作動部を有する作動装置を備え、

前記作動装置の駆動により、前記回動アームを付勢して前記メインフレームとの連結部を中心として回動させることにより、前記前輪に対して前記後輪を前後方向に移動させるとともに、前記メインフレームの傾斜を変化させ、ホイールベースの変化に連動して車輛用シートの傾きを変化させることを特徴とするホイールベース可変式車輛。

【請求項 2】

その一端同士が互いに回動可能に接続された一対のサブリンクによって作動リンクが構成され、この作動リンクの両端が前記回動アームおよび前記メインフレームにそれぞれ回動可能に取り付けられており、前記作動装置の作動部が前記した一対のサブリンク同士の接続部に連結されたことを特徴とする請求項 1 記載のホイールベース可変式車輛。

【請求項 3】

前記作動リンクは、前記メインフレームをその幅方向に回避するように、前記した一対のサブリンクが互いに接続された状態で、前記メインフレームの幅方向の外側に一組つつ配置されるとともに、これらが前記作動装置の作動部によって、その前記サブリンクの接続部同士において、互いに車輛の幅方向に連結されていることを特徴とする請求項 2 記載のホイールベース可変式車輛。

【請求項 4】

前記作動装置の作動部は、外周面にネジ山が形成されるとともに、電動モータにより回転される雄ネジ部材と、この雄ネジ部材に螺合するとともに、前記作動リンクに接続されて回転不能とされ、前記雄ネジ部材が回転することにより、その上を直線的に移動する雌ネジ部材により構成されたことを特徴とする請求項 2 または請求項 3 記載のホイールベース可変式車輛。

【請求項 5】

アップアームの下端とロアアームの上端が、互いに回動可能に連結された後、前記アップアームの上端が、前記メインフレームの前記回動アームとの連結部よりも後方に位置する部位に接続されるとともに、前記ロアアームの下端が前記後輪に接続され、前記アップアームおよびロアアームのうちのいずれかが、前記メインフレームあるいは後輪に対し、回動可能に接続されていることを特徴とする請求項 1 乃至請求項 4 のいずれかに記載のホイールベース可変式車輛。

【書類名】 明細書

【発明の名称】 ホイールベース可変式車輛

【技術分野】

【0001】

本発明は、ホイールベースの変化に連動して、車輛用シートの傾きを変化させることのできるホイールベース可変式車輛に関する。

【背景技術】

【0002】

その走行状態に応じてホイールベース（前輪と後輪の中心間距離）を変化させることのできる車輛に関する従来技術がある（例えば、特許文献1参照）。これは、車体フレームに固定されたアクチュエータにより、後車軸を前後に移動させるものであるが、高速走行時の車輛の安定性の点から、この構成に加えて、ホイールベースの変化に連動して、車輛用シートの傾きを変化させるというものも考えられた。しかしながら、ホイールベースの変化と車輛用シートの傾きとを連動させるための、具体的な機構に関する提案はこれまでなかった。

【特許文献1】 特開平1-106717号公報（第1図および第2図）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

本発明は上記のような事情に基づいて完成されたものであって、ホイールベースの変化と車輛用シートの傾きとの連動機構を備えたホイールベース可変式車輛を提案することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0004】

上記の目的を達成するための手段として、請求項1の発明は、車輛用シートが設けられ、前方部が前輪に連結されるとともに、後方へと延びたメインフレーム、上端が前記メインフレームの、前記前輪との連結部よりも後方に位置する部位に回動可能に接続されるとともに、下端が後輪に連結された回動アーム、および前記メインフレームに連結される取付部と、この取付部と前記回動アームとの間に介装され、前記取付部に対して移動可能な作動部を有する作動装置を備え、前記作動装置の駆動により、前記回動アームを付勢して前記メインフレームとの連結部を中心として回動させることにより、前記前輪に対して前記後輪を前後方向に移動させるとともに、前記メインフレームの傾斜を変化させ、ホイールベースの変化に連動して車輛用シートの傾きを変化させることを特徴とするホイールベース可変式車輛とした。

【0005】

請求項2の発明は、その一端同士が互いに回動可能に接続された一対のサブリンクによって作動リンクが構成され、この作動リンクの両端が前記回動アームおよび前記メインフレームにそれぞれ回動可能に取り付けられており、前記作動装置の作動部が前記した一対のサブリンク同士の接続部に連結されたことを特徴とする請求項1記載のホイールベース可変式車輛とした。

【0006】

請求項3の発明は、前記作動リンクは、前記メインフレームをその幅方向に回避するように、前記した一対のサブリンクが互いに接続された状態で、前記メインフレームの幅方向の外側に一組つつ配置されるとともに、これらが前記作動装置の作動部によって、その前記サブリンクの接続部同士において、互いに車輛の幅方向に連結されていることを特徴とする請求項2記載のホイールベース可変式車輛とした。

【0007】

請求項4の発明は、前記作動装置の作動部は、外周面にネジ山が形成されるとともに、電動モータにより回転される雄ネジ部材と、この雄ネジ部材に螺合するとともに、前記作動リンクに接続されて回転不能とされ、前記雄ネジ部材が回転することにより、その上を

直線的に移動する雌ネジ部材により構成されたことを特徴とする請求項2または請求項3記載のホイールベース可変式車輛とした。

【0008】

請求項5の発明は、アッパアームの下端とロアアームの上端が、互いに回動可能に連結された後、前記アッパアームの上端が、前記メインフレームの前記回動アームとの連結部よりも後方に位置する部位に接続されるとともに、前記ロアアームの下端が前記後輪に接続され、前記アッパアームおよびロアアームのうちのいずれかが、前記メインフレームあるいは後輪に対し、回動可能に接続されていることを特徴とする請求項1乃至請求項4のいずれかに記載のホイールベース可変式車輛とした。

【発明の効果】

【0009】

<請求項1の発明>

作動装置の駆動により、回動アームを付勢してメインフレームとの連結部を中心として回動させることにより、前輪に対して後輪を前後方向に移動させるとともに、メインフレームの傾斜を変化させ、ホイールベースの変化に連動して車輛用シートの傾きを変化させる構成としたため、簡単な構成で、ホイールベースの大きさと車輛用シートの傾斜を走行状態に適した状態に調整することができる。また、回動アームの部位のうち、作動部によって付勢される上下方向の位置を選択することにより、作動装置の作動量に対する後輪の移動量および車輛用シートの傾斜量を容易に調整することができ、小型で設計上の自由度を備えたホイールベース可変式車輛とすることができる。

【0010】

<請求項2の発明>

作動装置が作動リンクを介して回動アームに接続されているため、その作動により作動装置の作動部が大きく揺動することがなく、メインフレームとの干渉を防ぐことができ、また、作動部の移動量を小さくでき、各機構のレイアウトにおいて設計上の自由度を大きくすることができる。

【0011】

<請求項3の発明>

作動リンクは、メインフレームをその幅方向に回避するように、一対のサブリンクが互いに接続された状態で、メインフレームの幅方向の外側に一組づつ配置されるとともに、これらが作動装置の作動部によって、そのサブリンクの接続部同士において、互いに車輛の幅方向に連結されているため、作動リンクがメインフレームに干渉することがなく、回動アームを回動させるために、作動装置を十分に作動させることができるとともに、設計上の自由度をいっそう増大させることができる。

【0012】

<請求項4の発明>

作動装置の作動部は、外周面にネジ山が形成されるとともに、電動モータにより回転される雄ネジ部材と、この雄ネジ部材に螺合するとともに、作動リンクに接続されて回転不能とされ、雄ネジ部材が回転することにより、その上を直線的に移動する雌ネジ部材により構成されたことにより、静かで振動の少ない作動装置とすることができる。

【0013】

<請求項5の発明>

アッパアームの下端とロアアームの上端が、互いに回動可能に連結された後、アッパアームの上端が、メインフレームの回動アームとの連結部よりも後方に位置する部位に接続されるとともに、ロアアームの下端が後輪に接続され、アッパアームおよびロアアームのうちのいずれかが、メインフレームあるいは後輪に対し、回動可能に接続されているため、アッパアームとロアアームとが、回動アームとともにメインフレームを支持することにより、車輛の走行中にメインフレームに振動等が発生することを防ぐことができ、また、回動アームにかかる荷重負担を低減できる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0014】

本発明の実施形態を図1乃至図4によって説明する。以下の説明中、図3および図4において左方を車輦1の前方とする。ホイールベース可変式車輦である車輦1は、メインフレーム2を備えている。メインフレーム2は、アルミニウムの鋳物によって一体に形成されて前後方向に延びており、その中央部には、車輦用シートSVが取り付けられる窪み状のシート取付部21が形成されている。シート取付部21の背面にはフレーム骨部22が形成されており、シート取付部21の上下方向に湾曲して延びて、車輦用シートSVを支持している。車輦用シートSVは、着座した運転者の身体を収容して保持する形状に形成され、その下端部には着座する運転者が乗り降りに使用するステップSTが設けられている(図1示)。

【0015】

メインフレーム2の前方部には、それぞれサスペンションアーム3がボルトあるいはリベット等により連結される左右一対のアーム取付部22aが、車輦1の幅方向外側に向けて設けられている。サスペンションアーム3は弾性を備える金属材料により形成され、その先端部には、操舵用の電動モータMSを介して前輪FWがそれぞれ連結されている。電動モータMSは、図示しない車輦用バッテリーと電氣的に接続されており、必要な時に前輪FWを操向させるためのものである。

【0016】

図2に示すように、メインフレーム2の前端部の背面には、後述する作動装置6が取り付けられる互いに対向した一対の作動装置取付部22bが、後方に突出するように設けられている。また、シート取付部21の側方部には、一対の円柱形状をしたサブリンク取付部21aが、幅方向外側に向けて突出している。また、フレーム骨部22の側面にも、それぞれ円柱状の一対の回動アーム取付部22cがサブリンク取付部21aと同様に形成され、更に、回動アーム取付部22cよりも後方(上方)に、回動アーム取付部22cと同様の形状のアップアーム取付部22dが、幅方向外側に向けて突出している。

【0017】

前輪FWとの連結部よりも後方に位置した回動アーム取付部22cは、左右一対の回動アーム4の上端に挿入され、回動アーム4はメインフレーム2に対して回動可能に取り付けられている。また、シート取付部21の側方部に形成されたサブリンク取付部21aは、作動リンク5を構成する一対の第1サブリンク51の上端に、回動可能に挿入されて取り付けられている。また、同じく作動リンク5を構成する連結シャフト53の一端を、直線状に形成された第2サブリンク52の一端に挿通した後、更に、第1サブリンク51の下端に挿入することにより、第1サブリンク51の下端と第2サブリンク52の一端が、互いに回動可能に接続されている。こうすることにより、第1サブリンク51と第2サブリンク52とで、いわゆる増角リンク機構が構成されている。

【0018】

上述した、それぞれの回動アーム4の互いに対向する内側面には、円柱状に突出したリンク取付部41が形成され、これは第2サブリンク52の他端に、それぞれ内側から回動可能に挿入されている。図1に示すように、サブリンク51、52は、メインフレーム2をその幅方向に回避するように、互いに接続された状態で、メインフレーム2の幅方向の外側(両側)に、互いに対向するように一組づつ配置されており、後述するように、作動装置6のナット62bが、一対の連結シャフト53の他端にそれぞれ接続されることにより、これらが車輦1の幅方向に連結されて作動リンク5が構成されている。

【0019】

作動装置6は、図示しない電動モータを内蔵することにより、ほぼ円柱状に形成された取付部61と、取付部61と接続された作動部62とにより構成されている。取付部61は、その端部に設けられた取付孔61aに図示しない回動シャフトを挿通し、その両端を上述したメインフレーム2の作動装置取付部22bに挿入して、一対の作動装置取付部22bによって挟まれるように配されることにより、上下方向に揺動可能に取り付けられている。取付部61に内蔵された電動モータは、車輦用バッテリーと電氣的に接続され、作

動スイッチを操作することにより駆動可能とされている。

【0020】

一方、作動部62は、シャフト状に延びるとともに、その外周面にネジ山が形成され、取付部61に内蔵された電動モータの回転軸に、減速機を介して連結されることにより回転可能な雄ネジ部材62aと、内部に雌ネジ部が形成され、雄ネジ部材62aに螺合する直方体状のナット62bとにより構成されている。ナット62bは本発明の雌ネジ部材に該当し、上述した作動リンク5の対向した一対の連結シャフト53をつなぐことにより、二組のサブリンク51、52の接続部同士を連結している。これによって、ナット62bは作動リンク5に接続され、回動不能とされている。従って、作動装置6の作動部62は、取付部61と回動アーム4との間に介装され、取付部61に対して移動可能とされている。

【0021】

それぞれの回動アーム4の下端は、ドライブユニット用フレーム7の上面に形成されたアーム連結部71に対して回動可能に連結されている。ドライブユニット用フレーム7の側面部には後輪駆動用の電動モータMDが取り付けられるモータキャリア72が形成され、ドライブユニット用フレーム7は、モータキャリア72に取り付けられた電動モータMDを介して、後輪RWと連結されている。従って、回動アーム4の下端も後輪RWに接続される。電動モータMDは、操舵用の電動モータMSおよび作動装置6の電動モータと同様に、車輛用バッテリーと電氣的に接続されている。ドライブユニット用フレーム7上には、車輛用バッテリー、制御用コントローラおよび後輪用アクスル等（いずれも図示せず）が搭載されている。

【0022】

また、ドライブユニット用フレーム7の上面後端部には、一本のロアアーム73が一体（回動不能）に形成され、ほぼ上方へと延びている。従って、ロアアーム73の下端も後輪RWに接続されている。ロアアーム73の上端には回動軸74が挿通され、回動軸74の両端部には左右一対のアッパアーム8が挿入されて、ロアアーム73に対して回動可能に連結されている。各々のアッパアーム8の上端には、上述したフレーム骨部22の側面にそれぞれ形成されたアッパアーム取付部22dが挿入され、アッパアーム8はメインフレーム2に対し回動可能に接続されている。上述した回動アーム4、サブリンク51、52およびアッパアーム8は、これに限定されることはないが、本実施形態においては、アルミニウムの鋳物によってそれぞれ一体に形成されている。

【0023】

次に、図3および図4に基づいて、ホイールベース可変式車輛1の、ホイールベースを変化させる際の作動方法について説明する。図3に示すように、車輛1は、ホイールベースを最小の状態にして低速で走行している。車輛の運転者が車輛1を高速で走行させることを所望する時、車輛1の図示しない作動スイッチを操作することにより、作動装置6の電動モータが駆動され、減速機を介して雄ネジ部材62aに回転が伝達される。雄ネジ部材62aと螺合しているナット62bは回動不能とされているため、雄ネジ部材62aの回動により雄ネジ部材62a上を車輛1の後方へと直線的に移動する。

【0024】

第1サブリンク51と第2サブリンク52の互いの接続部は、連結シャフト53を介してナット62bと接続されているため、ナット62bの移動により、第1サブリンク51がその上端を中心として図3において反時計回りに回動する。第1サブリンク51の下端が後方に回動することにより、一対の第2サブリンク52が後方へ揺動し、回動アーム4を後方へと付勢する。これにより、回動アーム4は上端のメインフレーム2との連結部を中心として図3において反時計回りに回動して、ほぼ水平状態となる。回動アーム4の回動により、後輪RWが前輪FWに対して後方へと移動されてホイールベースが最大になるとともに、メインフレーム2が後方にねるよう傾斜する（図4示）。上述したように、作動装置6はメインフレーム2に上下方向に揺動可能に取り付けられているため、ナット62bの移動が第1サブリンク51の下端の軌跡に対応することができ、その回動に支障

をきたすことはない。

【0025】

また、後輪RWが後方に移動する時、ロアアーム73も後方に移動するため、一对のアップアーム8はメインフレーム2と連結された上端を中心に、図3において反時計回りに回動して、水平に近い状態となる。メインフレーム2の後方への傾斜により、これに取り付けられた車輪用シートSVも運転者とともに後方に傾斜し、車輪1の重心を低下させるとともに直進安定性を高めることができ、車輪1を高速走行に適した状態とすることができる。

【0026】

図4に示した、車輪1のホイールベースが拡大された高速走行時の状態から、再び、ホイールベースを小さくして低速走行の状態とする時、運転者が車輪1の作動スイッチを操作することにより、作動装置6の電動モータを上述した時と逆方向に駆動する。これにより、雄ネジ部材62aが逆方向に回転して、ナット62bが車輪1の前方に向けて移動する。これにより、第1サブリンク51が上端を中心に図4において時計回りに回動し、第2サブリンク52が前方に揺動する。従って、第2サブリンク52の付勢により、回動アーム4が上端のメインフレーム2との連結部を中心として図4において時計回りに回動して垂直に近い状態となり、後輪RWが前方へと移動してホイールベースが短縮されるとともに、メインフレーム2が前方に起き上がる。

【0027】

また、後輪RWが前方に移動する時、ロアアーム73もホイールベースを拡大する時と逆に前方に移動するため、一对のアップアーム8はメインフレーム2と連結された上端を中心に、図4において時計回りに回動する。メインフレーム2の前方への起き上がりにより、これに取り付けられた車輪用シートSVも前方に起き上がり、運転者の視界を良好にすることができ、運転者の車輪1への乗降性を向上させることができる。

【0028】

本実施形態によれば、作動装置6の駆動により、回動アーム4を付勢してメインフレーム2との連結部を中心として回動させることにより、前輪FWに対して後輪RWを前後方向に移動させるとともに、メインフレーム2の傾斜を変化させ、ホイールベースの変化に連動して車輪用シートSVの傾きを変化させる構成としたため、簡単な構成で、ホイールベースの大きさと車輪用シートSVの傾斜を走行状態に適した状態に調整することができる。また、回動アーム4の部位のうち、作動部62によって付勢される部位である、作動リンク5を介して作動部62と連結される上下方向の位置（リンク取付部41が形成された位置）を選択することにより、作動装置6の作動量に対する後輪RWの移動量および車輪用シートSVの傾斜量を容易に調整することができ、小型で設計上の自由度を備えたホイールベース可変式車輪1とすることができる。

【0029】

また、回動アーム4と作動装置6との間に作動リンク5が介装されていない車輪10を想定した場合、作動装置6を作動させて後輪RWを図4に示したものと同一位置に移動させようとすると、図5に示したように、作動装置6の雄ネジ部材62aがメインフレーム2の背面に干渉してしまい、同じ大きさのホイールベースを確保することはできない。雄ネジ部材62aとメインフレーム2との干渉を避けるために、作動装置6を車輪1のより下方に取り付けると、ナット62bの移動距離が非常に大きくなり、設計上の自由度が低下するとともに、雄ネジ部材62aの強度上の新たな課題が発生する。

【0030】

しかしながら、本実施形態においては、作動装置6が作動リンク5を介して回動アーム4に接続されているため、その作動により作動装置6の作動部61が、上方へ大きく揺動することがなく、作動装置6の取付位置を特別に限定しなくても、作動部62とメインフレーム2との干渉を防ぐことができる。また、ナット62bの移動距離も小さくでき、各機構のレイアウトにおいて設計上の自由度を大きくすることができる。

【0031】

更に、作動リンク 5 は、メインフレーム 2 をその幅方向に回避するように、一対のサブリンク 5 1、5 2 が互いに接続された状態で、メインフレーム 2 の幅方向の外側に一組づつ配置され、これらがナット 6 2 b によって、そのサブリンク 5 1、5 2 の接続部同士において、互いに車輌 1 の幅方向に連結されているため、作動リンク 5 がメインフレーム 2 に干渉することがなく、回動アーム 4 を回動させるために、作動装置 6 を十分に作動させることができ、設計上の自由度をいっそう増大させることができる。

【0032】

また、作動装置 6 の作動部 6 2 は、外周面にネジ山が形成されるとともに、電動モータにより回転される雄ネジ部材 6 2 a と、この雄ネジ部材 6 2 a に螺合するとともに、作動リンク 5 に接続されて回転不能とされ、雄ネジ部材 6 2 a が回転することにより、その上を直線的に移動するナット 6 2 b により構成されたことにより、静かで振動の少ない作動装置 6 とすることができる。

【0033】

更に、アップアーム 8 の下端とロアアーム 7 3 の上端が、互いに回動可能に連結された後、アップアーム 8 の上端が、メインフレーム 2 の回動アーム 4 との連結部よりも後方に位置する部位に回動可能に接続されるとともに、ロアアーム 7 3 の下端が後輪 RW に接続されているため、アップアーム 8 とロアアーム 7 3 とが、回動アーム 4 とともにメインフレーム 2 を支持することにより、車輌 1 の走行中にメインフレーム 2 に振動等が発生することを防ぐことができ、また、回動アーム 4 にかかる荷重負担を低減できる。

【0034】

<他の実施形態>

本発明は上述の記載および図面によって説明した実施形態に限定されるものではなく、例えば次のような実施形態も本発明の技術的範囲に含まれ、さらに、以下の記載のもの以外にも要旨を逸脱しない範囲内で種々変更して実施することができる。

(1) アップアームとロアアームについては、アップアームの上端をメインフレームに回動不能に連結し、ロアアームの下端を後輪に対し回動可能に連結してもよい。

(2) 本発明の作動装置には、油圧、空気圧を使用したもの、あるいは電磁アクチュエータ等を用いてもよい。

(3) 車輌が自動的にその走行速度を検知して、それが所定速度以上となった場合に、作動装置を作動させてホイールベースを拡大し、それが所定速度未満となった場合に、ホイールベースを短縮するようにしてもよい。

(4) ホイールベースが最大の状態と最小の状態の間の、複数の中間状態においても前後輪が固定されて走行可能な車輌としてもよい。

(5) 本発明は、前後あるいは幅方向に複数の車輌用シートが並べられ、複数人が同時に乗車できる車輌に適用してもよい。

【図面の簡単な説明】

【0035】

【図 1】本実施形態によるホイールベース可変式車輌の前方斜視図である。

【図 2】図 1 の要部分解斜視図である。

【図 3】図 1 に示したホイールベース可変式車輌の、ホイールベースが小さい状態を示した簡略した側面図である。

【図 4】図 3 に示したホイールベース可変式車輌の、ホイールベースが大きい状態を示した図である。

【図 5】ホイールベース可変式車輌の、作動リンクを使用しない場合の作動状態を示した図である。

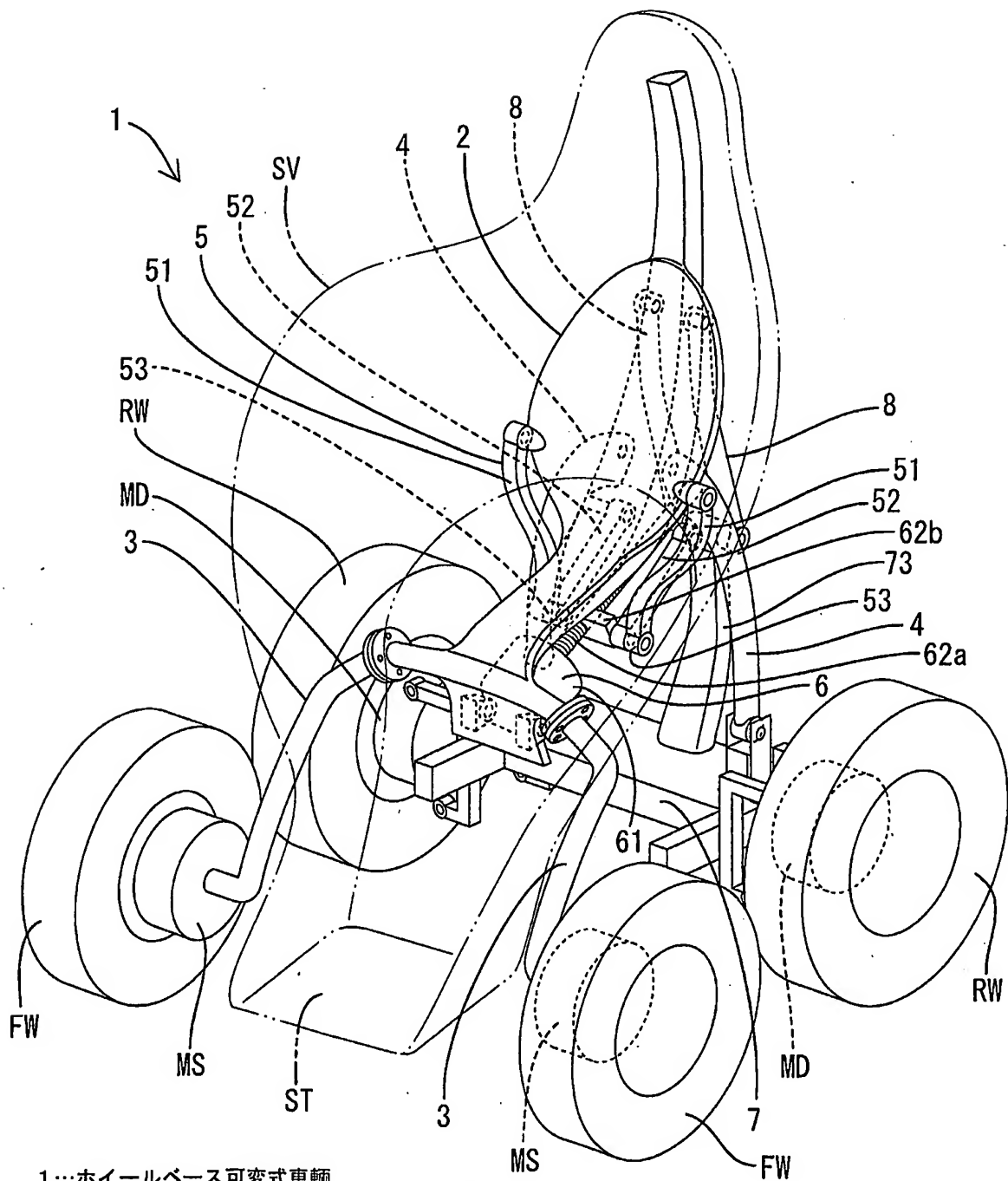
【符号の説明】

【0036】

- 1…ホイールベース可変式車輌
- 2…メインフレーム
- 4…回動アーム

5…作動リンク
6…作動装置
8…アップアーム
5 1…第 1 サブリンク
5 2…第 2 サブリンク
6 1…取付部
6 2…作動部
6 2 a…雄ネジ部材
6 2 b…ナット
7 3…ロアアーム
FW…前輪
RW…後輪
SV…車両用シート

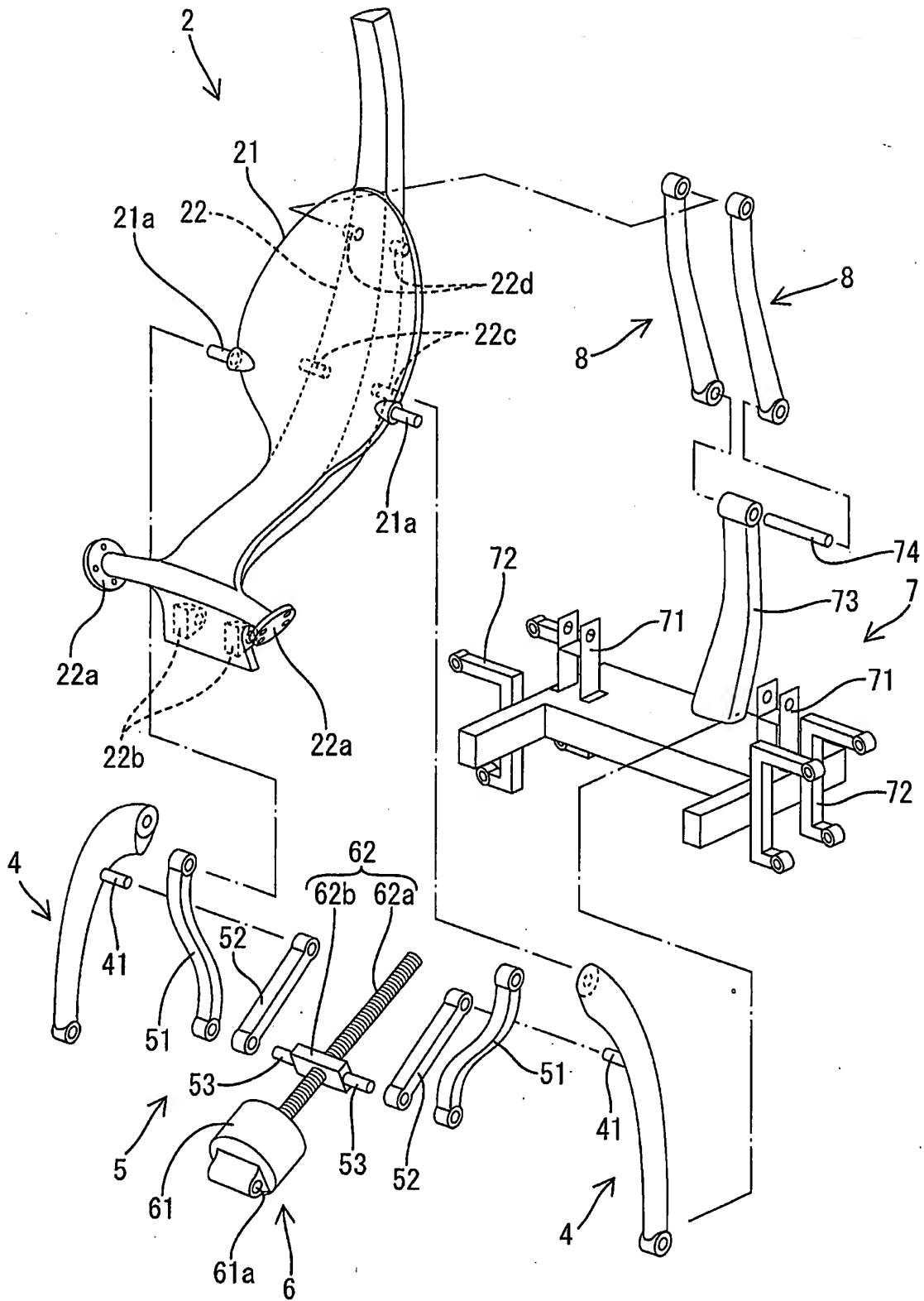
【書類名】図面
【図 1】



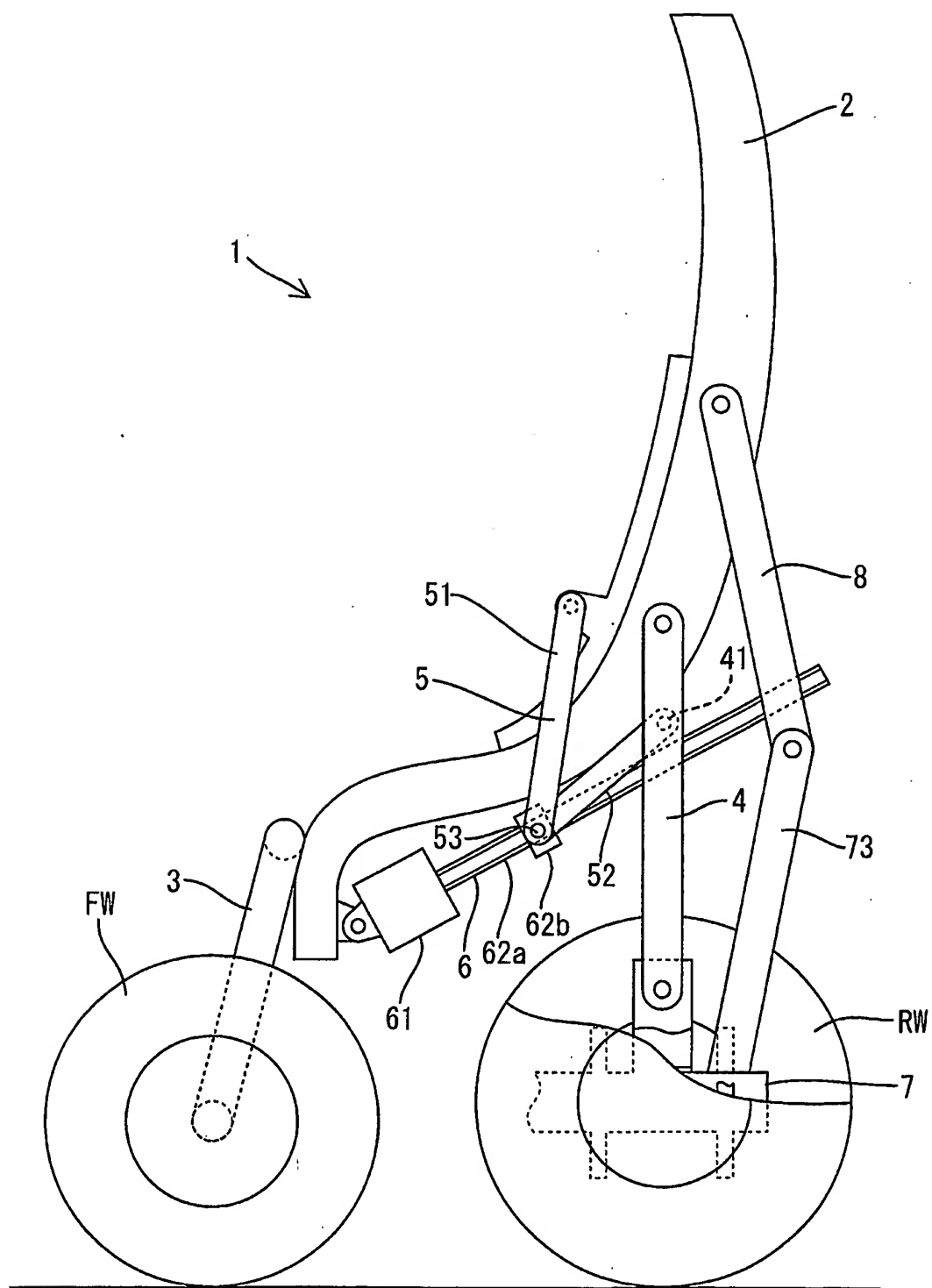
1…ホイールベース可変式車輛
2…メインフレーム
4…回動アーム
5…作動リンク
6…作動装置
8…アッパアーム
51…第1サブリンク
52…第2サブリンク

61…取付部
62a…雄ネジ部材
62b…ナット
73…ロアアーム
FW…前輪
RW…後輪
SV…車輛用シート

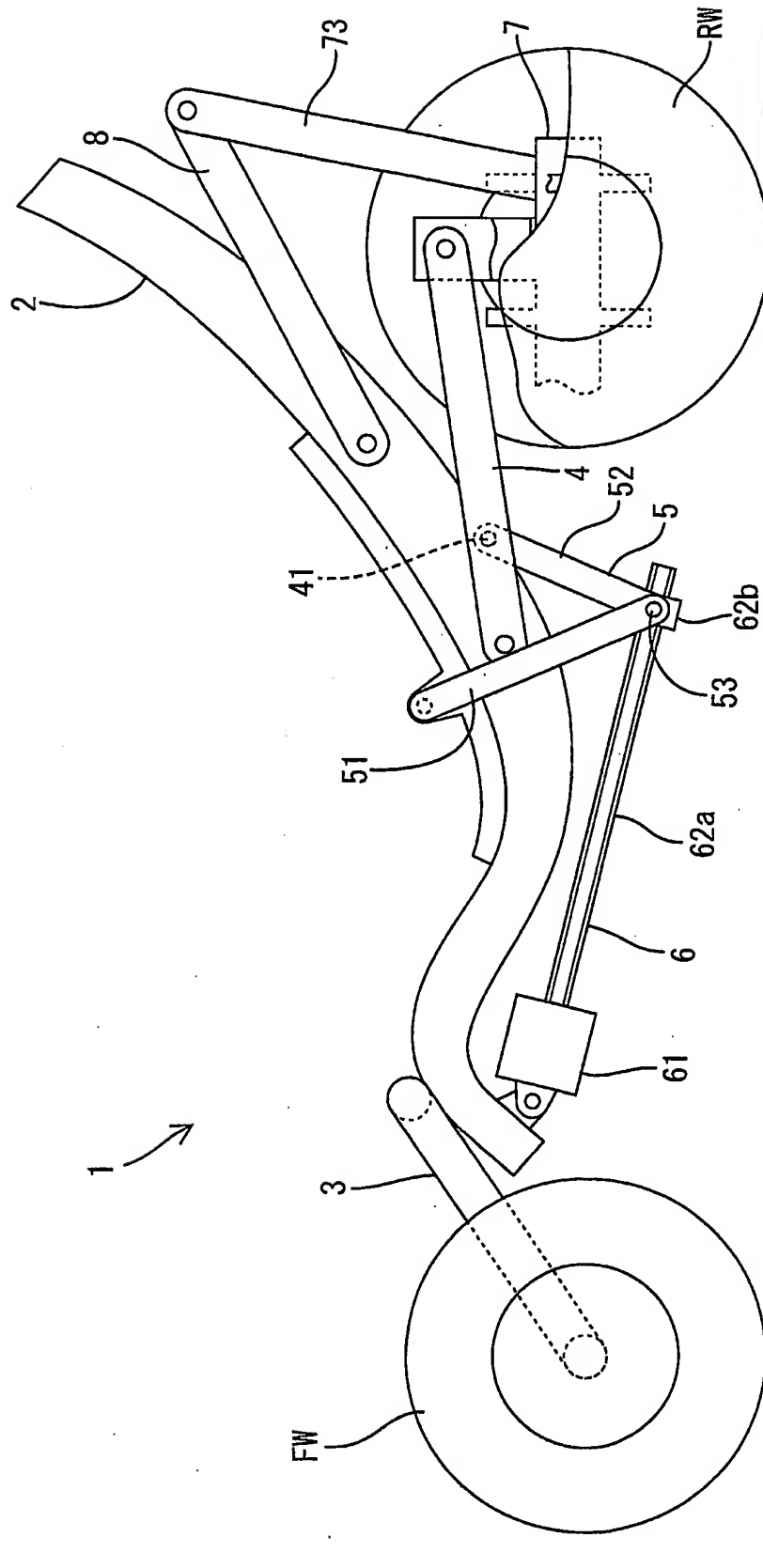
【図 2】



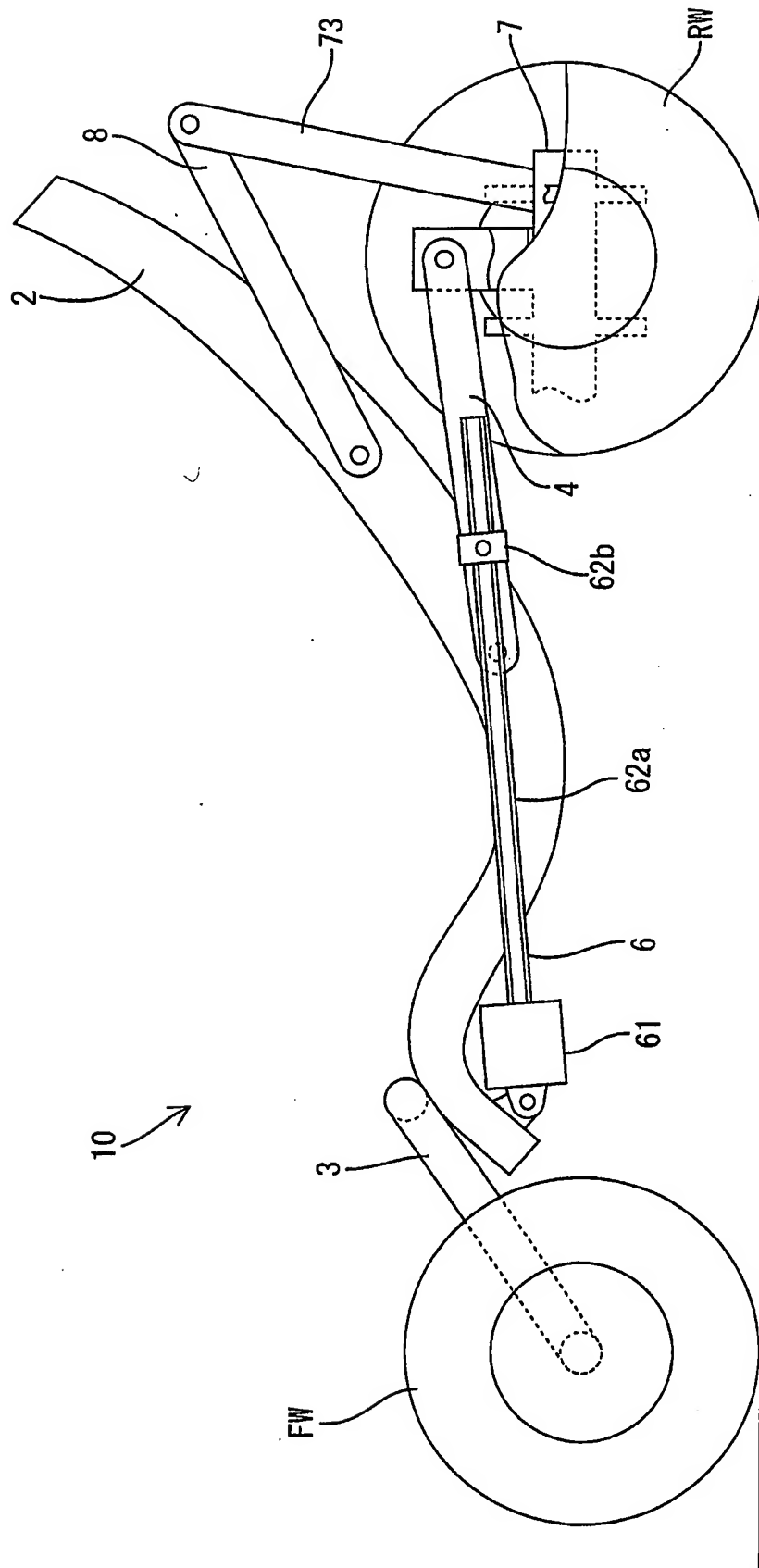
【図 3】



【図 4】



【図 5】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 ホイールベースの変化と車両用シートの傾きとの連動機構を備えたホイールベース可変式車両を提案することを目的とする。

【解決手段】 ホイールベース可変式車両 1 の、車両用シート S V が取り付けられたメインフレーム 2 の前方部には前輪 F W が連結され、その後方には一対の回動アーム 4 の上端が回動可能に連結されている。回動アーム 4 の下端は後輪 R W に対し回動可能に連結され、回動アーム 4 の後方には、メインフレーム 2 と後輪 R W を連結するように、互いに回動可能に接続されたアッパアーム 8 とロアアーム 7 3 が設けられている。回動アーム 4 には、メインフレーム 2 に取り付けられた作動装置 6 の作動部 6 2 が作動リンク 5 を介して連結され、作動装置 6 を作動させることにより、作動リンク 5 を介して回動アーム 4 を回動させ、後輪 R W を前輪 F W に対して移動させ、ホイールベースを変化させると同時に、メインフレーム 2 の傾斜を変化させる。

【選択図】 図 1

【書類名】 出願人名義変更届 (一般承継)
【あて先】 特許庁長官殿
【事件の表示】
【出願番号】 特願2004- 40363
【承継人】
【識別番号】 000110321
【氏名又は名称】 トヨタ車体株式会社
【代表者】 久保地 理介
【提出物件の目録】
【物件名】 承継人であることを証する書面 1
【援用の表示】 平成16年10月25日付提出の特願平10-266889号他
の一般承継による出願人名義変更届に添付のものを援用する。

認定・付加情報

特許出願の番号	特願 2004-040363
受付番号	50402013902
書類名	出願人名義変更届 (一般承継)
担当官	吉野 幸代 4243
作成日	平成17年 3月 2日

<認定情報・付加情報>

【提出日】	平成16年11月26日
【承継人】	申請人
【識別番号】	000110321
【住所又は居所】	愛知県刈谷市一里山町金山100番地
【氏名又は名称】	トヨタ車体株式会社

特願 2004-040363

出願人履歴情報

識別番号 [000101639]

1. 変更年月日	1990年 8月28日
[変更理由]	新規登録
住 所	愛知県豊田市吉原町上藤池25番地
氏 名	アラコ株式会社

特願 2004-040363

出願人履歴情報

識別番号

[000003207]

1. 変更年月日

1990年 8月27日

[変更理由]

新規登録

住 所

愛知県豊田市トヨタ町1番地

氏 名

トヨタ自動車株式会社

特願2004-040363

出願人履歴情報

識別番号

[000110321]

1. 変更年月日

1990年 8月30日

[変更理由]

新規登録

住 所

愛知県刈谷市一里山町金山100番地

氏 名

トヨタ車体株式会社